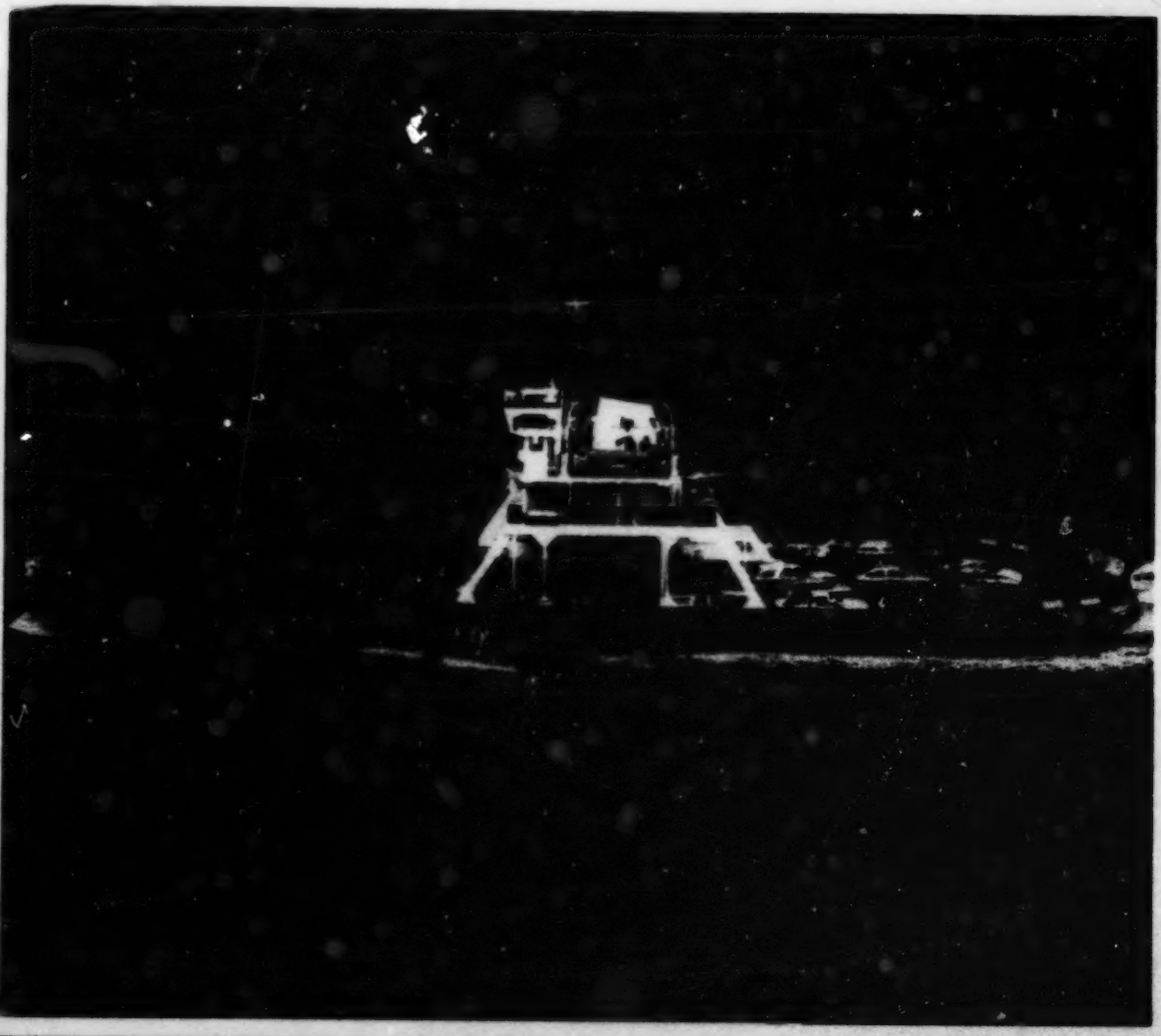
Société des traversiers du Québec

Rapport annuel 1982 – 1983



84- 3444 /

Société des traversiers
du Québec

Siège social: 109, rue Dalhousie
Québec, Québec
G1K 4B9

Adresse postale: Case postale 36
Station « B »
Québec, Québec
G1K 7A1

Dépôt légal
2e trimestre 1983
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN: 2-550-10248-7
ISSN: 0714-038X

Monsieur Richard Guay
Président de l'Assemblée nationale
Québec

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport annuel des activités de la Société des traversiers du Québec pour l'exercice terminé le 31 mars 1983.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Le ministre des Transports,

Michel Clair

Québec, le 21 juin 1983

Monsieur Michel Clair
Ministre des Transports
Gouvernement du Québec

Monsieur le Ministre,

Conformément aux exigences de l'article 19 de la Loi sur la Société des traversiers du Québec (L.R.Q. 1978, c. S-14), j'ai l'honneur de vous transmettre le rapport annuel des activités de l'entreprise pour l'exercice financier qui s'est terminé le 31 mars 1983.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma haute considération.

Le président-directeur général,

Jacques Clermont

Québec, le 20 juin 1983

Table des matières

Définition et rôle de la STQ	6
Conseil d'administration et direction	7
Message du président-directeur général	9
Faits saillants	11
Les traverses administrées par la STQ	13
Revue statistique	14
États financiers	
Rapport du vérificateur	23
Revenus et dépenses et excédent	24
Évolution de la situation financière	25
Bilan	26
Notes complémentaires	28

Définition et rôle de la Société des traversiers du Québec

La Société des traversiers du Québec (STQ) est une compagnie à fonds social constituée par une loi spéciale de l'Assemblée nationale le 4 juin 1971. Son capital-actions fait partie du domaine public et il est détenu par le Ministre des Finances. L'autorité de tutelle est exercée par le Ministre des Transports.

La STQ a pour objectif principal de fournir des services de transport par traversiers entre les rives des fleuves, rivières et lacs qui sont situés dans le Québec.

Créée à l'origine pour assurer la liaison entre les villes de Québec et Lévis, la STQ s'est développée rapidement au cours des années et elle administre maintenant six traverses.

Conseil d'administration:

Jacques Clermont
Président-directeur général
Société des traversiers du Québec

Clément Fleury
Travailleur
Les Chantiers Davie Ltée

Marcel Fradette, ing.
Président
La Cie de construction M.F.M. Ltée

Jean-Yves Gagnon
Sous-ministre
Ministère des Travaux publics et de l'Approvisionnement

Ghislain Leblond
Vice-président exécutif
Québecair Inc.

Direction:

Président-directeur général
Jacques Clermont

Adjoint au président-directeur général
Marcel Latouche

Secrétaire et conseiller juridique
Jocelyn Fortier

Directeur des opérations
Patrice Saint-Amant

Directeur des services administratifs et financiers
Gaston Saucier

Directeur du personnel et des relations de travail
Jules Lapierre

Message du président-directeur général

L'exercice financier 1982-1983 s'est soldé par une perte de 14 820 409 $, avant la contribution du gouvernement du Québec, par rapport à 16 904 258 $ l'année précédente. Cette diminution de 12,3% de la perte, malgré l'augmentation de plus de 10% de l'indice des prix à la consommation, est attribuable à la hausse des tarifs qui est entrée en vigueur le 15 mai 1982, aux mesures d'économie prises au cours de l'exercice antérieur ainsi qu'aux décisions gouvernementales relativement aux salaires des employés de l'État.

Le pourcentage d'autofinancement de la STQ est passé de 44,6 en 1979-1980 à 24,8 en 1981-1982 et à 33,6 durant le dernier exercice.

Afin de situer ces résultats dans une juste perspective, il faut préciser qu'au-delà de 70% des passagers et 33% des véhicules transportés jouissent de la gratuité. Dans de telles conditions, un service public comme celui qui est offert par la STQ ne saurait être financièrement rentable. Il répond par ailleurs aux besoins cruciaux de la population et est nécessaire au maintien de l'activité économique.

Après avoir été modifiés profondément en 1981-1982, les horaires ont été à peu près maintenus tout au long de l'année en revue. La fréquence des traversées tient compte à la fois des besoins légitimes des usagers et de la nécessité de contenir les coûts.

La fiabilité et la sécurité des navires continuent à faire l'orgueil de la STQ. Ainsi, au cours de l'exercice écoulé, à peine 1,3% des traversées prévues à l'horaire n'ont pu être effectuées et un seul accident a été signalé. Les efforts constants qui sont déployés afin de maintenir la flotte en bonne condition et pour recruter et former les équipages, expliquent cette bonne performance.

Les installations terrestres utilisées par la STQ appartiennent pour la plupart au ministère des Transports du Québec ainsi qu'au gouvernement du Canada. Divers travaux ont eu pour résultat de faciliter l'embarquement et le débarquement et d'accroître le confort des usagers. D'autres améliorations devront être apportées au cours des prochaines années.

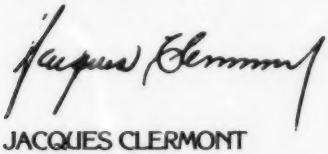
Au chapitre des relations de travail, le climat s'est assaini à la plupart des traverses grâce aux efforts déployés par la direction au cours des dernières années et à la bonne volonté manifestée par certains syndicats.

L'avenir de la STQ demeure conditionné par les besoins de la clientèle et les ressources financières dont elle peut disposer. Alors qu'en 1982-1983 l'achalandage continuait à régresser aux traverses Matane/Baie-Comeau/Godbout et Tadoussac/Baie-Sainte-Catherine, il verdit légèrement ailleurs. Une reprise timide commence toutefois à se manifester à ces deux endroits, l'activité économique sur la Côte-Nord ayant apparemment atteint le creux de la vague.

Au cours de l'exercice écoulé, le Conseil d'administration s'est enrichi de deux nouveaux membres, soit Messieurs Marcel Fradette, ing. et Clément Fleury. Il a toutefois eu à déplorer le départ de Monsieur Cyrille Jutras qui a prodigué ses conseils depuis la création de la STQ, en 1971. Je tiens à lui exprimer notre profonde reconnaissance. La compétence des membres du Conseil d'administration s'avère extrêmement précieuse dans la poursuite des objectifs fixés par le législateur.

Au nom des membres du Conseil d'administration et en mon nom, je désire remercier le personnel pour les services rendus. C'est en bonne partie grâce à lui que les résultats obtenus au cours du dernier exercice furent satisfaisants.

Le président-directeur général,



JACQUES CLERMONT

Faits saillants

L'achalandage

On trouvera aux tableaux I et II des données comparatives quant au nombre de personnes et de véhicules transportés au cours des quatre dernières années. Alors que le nombre de passagers augmentait d'environ 23% pendant le dernier exercice pour passer à plus de 3 840 000, le nombre de véhicules diminuait légèrement pour atteindre à peu près 1 290 000.

Ces fluctuations s'expliquent principalement par la popularité grandissante des transports en commun et par la faible activité économique sur la Côte-Nord qui s'est traduite par un achalandage moindre aux traverses Tadoussac / Baie-Sainte-Catherine et Matane / Baie-Comeau / Godbout. À ce dernier endroit, toutefois, le transport de centaines de gros camions chargés de copeaux de bois en provenance de la région du Bas Saint-Laurent et à destination de la papeterie de Baie-Comeau, a permis de maintenir une activité soutenue tout en contribuant à conserver plusieurs emplois dans les scieries.

Les traversées effectuées

Le tableau III indique le nombre de traversées effectuées par rapport à ce qui était prévu aux horaires. Les chiffres démontrent qu'à peine 1,3% des traversées ont dû être annulées pour diverses causes, ce qui constitue la meilleure performance dans l'histoire de la STQ. La baisse dans le nombre total de traversées en 1982-1983 (79 205), par rapport à 1981-1982 (85 194), s'explique principalement par les changements apportés aux horaires à la fin de 1981 et au début de 1982, par souci d'économie.

Aux heures de pointe, ainsi que durant la saison estivale, il arrive que des véhicules doivent être laissés sur le quai faute d'espace sur les navires. En utilisant le système de réservation mis en place à Matane, les conducteurs de véhicules peuvent toutefois s'éviter les désagréments que l'engorgement occasionne à certaines périodes de l'année.

La flotte

Par suite de la vente du N.M. Saguenay et du N.M. Charlevoix au plus offrant, la flotte a été ramenée à 11 navires. Parmi ceux-ci, le N.M. Sieur d'Amours, qui a été retiré du service à l'automne 1981, a été offert en location ou en vente.

En mars 1983, le gouvernement a donné le feu vert à un important programme de modernisation qui comprend la construction de deux nouveaux traversiers et le rajeunissement d'un navire de relève, le N.M. Radisson. On prévoit que les chantiers maritimes québécois entreprendront les travaux d'ici la fin de 1983. Les nouveaux navires remplaceront le N.M. Trois-Rivières et le N.M. Lucien L, à l'Île aux Coudres et à Sorel respectivement. Le service à la clientèle sera ainsi amélioré, particulièrement durant l'hiver alors que les conditions de navigation dans les glaces sont difficiles.

Comme la flotte constitue l'actif principal, aucun effort n'est ménagé afin de la maintenir en bon état. Un programme élaboré d'inspection, d'entretien et de réparations permet d'en retirer le maximum tout en réduisant la fréquence des ennuis mécaniques. Les exigences strictes de la Garde côtière canadienne sont remplies scrupuleusement afin d'assurer la sécurité des passagers en tout temps.

La tarification

Pour la première fois en cinq ans, les tarifs ont été augmentés en mai 1982 par suite de la décision de la Commission des transports du Québec. En plus de permettre un rattrapage partiel face à la hausse constante des coûts durant cette période, la nouvelle grille tarifaire a permis d'éliminer certaines disparités et de supprimer les anomalies. Quoique les revenus additionnels ainsi engendrés demeurent bien insuffisants pour couvrir l'ensemble

des dépenses de fonctionnement, ils ont eu pour effet d'améliorer quelque peu la marge d'autofinancement.

En ce qui concerne les laissez-passer en vigueur à certaines traverses, de nouvelles règles ont été mises en application en septembre 1982. Ainsi leur prix d'émission – à peine suffisant pour absorber les frais qu'ils entraînent – a été porté à 3 $ et la validité a été ramenée à un an.

Les relations de travail

Toutes les conventions collectives, soit treize, sont venues à échéance au cours de l'exercice écoulé, dont onze le 31 décembre 1982. Celles-ci ont été reconduites jusqu'au 1er avril 1983, en vertu de la loi 70. Par ailleurs, la loi 105 a eu pour effet de prolonger jusqu'au 31 décembre 1985 les conditions de travail des salariés membres de quatre syndicats affiliés à la CSN. Quant aux neuf autres conventions, des négociations ont été entreprises en vue de leur renouvellement, en tenant compte de la politique de rémunération du gouvernement.

À part le débrayage d'une journée, en novembre 1982, des membres des syndicats affiliés à la CSN aux traverses de Matane, Québec et Sorel, en raison de l'adoption de la loi 70 et du déroulement des négociations entre le gouvernement et le front commun intersyndical, aucun conflit de travail n'est venu perturber le service au cours de l'année.

L'effectif global a été réduit de 550 à environ 500 personnes au cours des deux dernières années.

Les infrastructures

Plusieurs travaux d'amélioration des installations terrestres et portuaires ont été entrepris ou complétés au cours de l'exercice écoulé. Ainsi, le ministère des Transports du Québec a notamment terminé la construction de nouveaux débarcadères à Tadoussac et à Baie-Sainte-Catherine, rénové la gare de Baie-Comeau et construit une salle d'attente à Saint-Joseph-de-la-Rive. De son côté, le gouvernement du Canada a pratiquement terminé la construction d'un nouveau quai à l'Île aux Grues. Les investissements ainsi effectués par les deux paliers de gouvernement ont permis d'améliorer la qualité des services aux usagers de ces traverses.

Le projet de gare intermodale à Lévis, dont il est question depuis fort longtemps, a reçu l'aval du gouvernement du Québec en décembre 1982. Cependant, le maître d'oeuvre de l'ouvrage, Via Rail, n'a pas été en mesure d'entreprendre les travaux.

Les services accessoires

Afin de mettre fin aux pertes et de concentrer ses efforts sur sa mission première, c'est-à-dire le transport des passagers et des véhicules, la STQ a graduellement éliminé, au cours des dernières années, certains services accessoires tels que bars, cafétérias, vente de tabac et de souvenirs. Là où il fut possible de le faire, des distributeurs automatiques furent installés. La transition s'est effectuée sans heurts, sauf à la traverse Matane / Baie-Comeau / Godbout où des difficultés sont apparues. Cela a engendré du mécontentement parmi les usagers dont certains furent portés à juger la STQ en fonction d'un critère d'importance bien secondaire, soit la qualité et le prix de la nourriture servie à bord. Afin de remédier à cette situation, les services de professionnels de l'alimentation ont été retenus et on s'attend à une amélioration notable au cours de l'année 1983-1984.

Conseil d'administration

Au cours de l'exercice écoulé, le Conseil d'administration s'est réuni cinq fois. Deux nouveaux membres ont été nommés, le premier afin de combler un poste vacant et le second afin de succéder à Monsieur Cyrille Jutras.

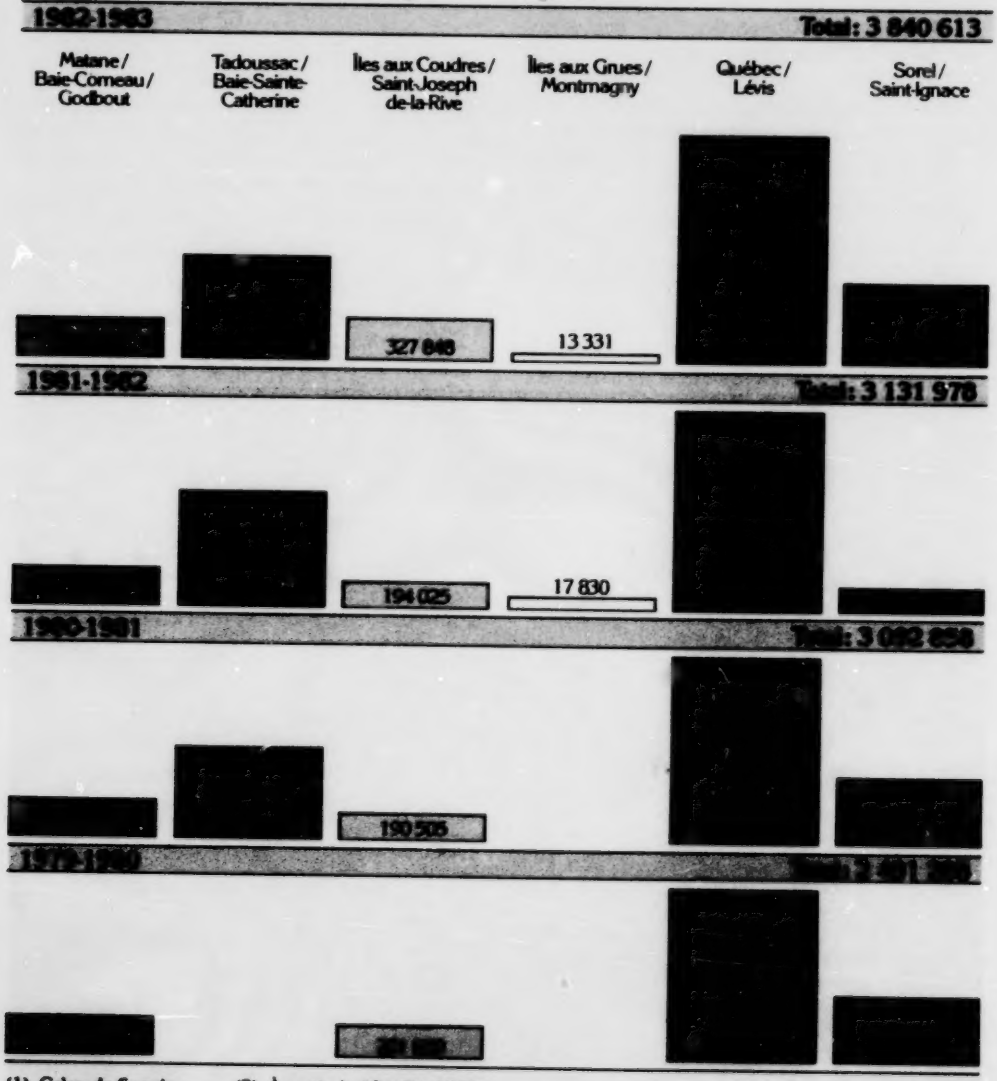
Les traverses administrées par la Société des traversiers du Québec

(la distance et la durée sont approximatives)

	Distance en kilomètres	Durée
1. Matane / Baie-Comeau / Godbout		
Matane / Baie-Comeau	62,1	2 h 30 min
Matane / Godbout	55,3	2 h 15 min
2. Tadoussac / Baie-Sainte-Catherine	1,6	10 min
3. Île aux Coudres / Saint-Joseph-de-la-Rive	3,7	15 min
4. Île aux Grues / Montmagny *	7,8	30 min
5. Québec / Lévis	1	10 min
6. Sorel / Saint-Ignace-de-Loyola	1,6	10 min

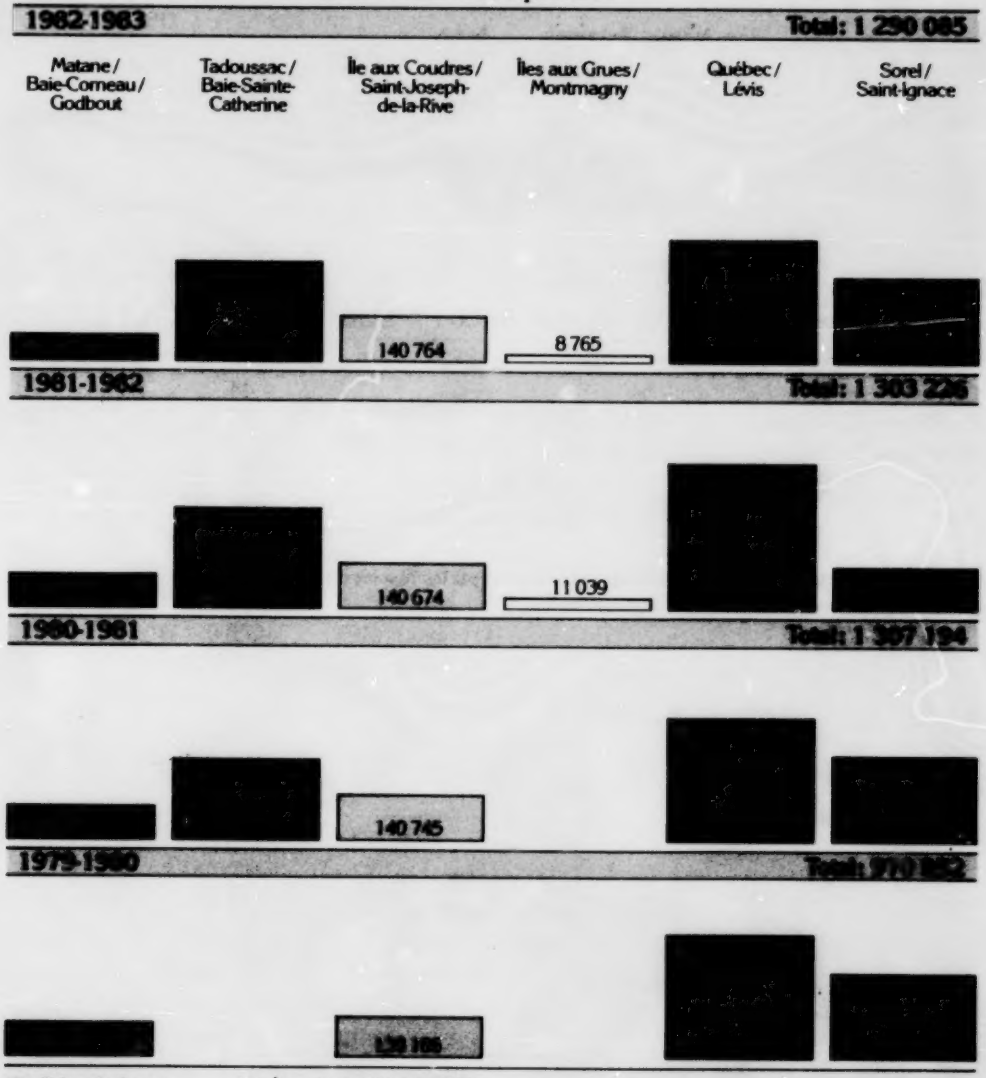
* Cette traverse est exploitée pour le compte de la STQ par Navigation Lavoie Inc.

Tableau I – Nombre de passagers transportés



(1) Grève de 6 mois. (2) À partir du 13 juillet 1980.

Tableau II – Nombre de véhicules transportés



(1) Grève de 6 mois. (2) À partir du 13 juillet 1980.

Tableau III – Les traversées en 1982-1983

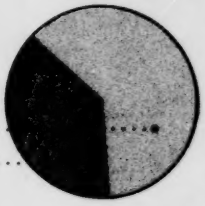
	Matane / Baie-Comeau / Godbout	Tadoussac / Baie-Sainte-Catherine	Île aux Coudres / Saint-Joseph	Île aux Grues / Montmagny	Québec / Lévis	Sorel / Saint-Ignace	TOTAL
Prévues	1 434	28 494	8 786	940	24 510	15 330	**79 494**
Effectuées (1)	1 634	28 135	8 783	1 137	24 191	15 325	**79 205**
Annulées	20	420	91		441	47	**1 019**
Supplémentaires	220	61	88	197	122	42	**730**
% de réussite (2)	98,6	98,5	99	100	98,2	99,7	**98,7**
Distance parcourue (en km, approx.)	**96 000**	**45 000**	**32 000**	**9 000**	**24 000**	**25 000**	**231 000**
Traversées annulées (causes)							
Grève	5				44	24	**73**
Conditions climatiques	10	105	22		23		**160**
Réparation des navires	5	303	49		349	15	**721**
Autres		12	20		25	8	**65**
Total	**20**	**420**	**91**		**441**	**47**	**1 019**

(1) Y compris les traversées supplémentaires occasionnées par les besoins du service.
(2) Sans tenir compte des traversées supplémentaires.

Tableau IV – Résultats financiers par traverse en 1982-83 (1)

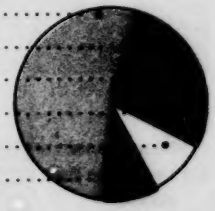
Revenus	En $	en %	
	3 762 740	58,4	Matane
	1 368 656	21,3	Québec / Lévis
	870 231	13,5	Sorel
	434 881	6,8	Île aux Coudres
	6 436 508	**100**	

	3 995 115	62,1	Véhicules
	2 441 393	37,9	Passagers
	6 436 508	**100**	



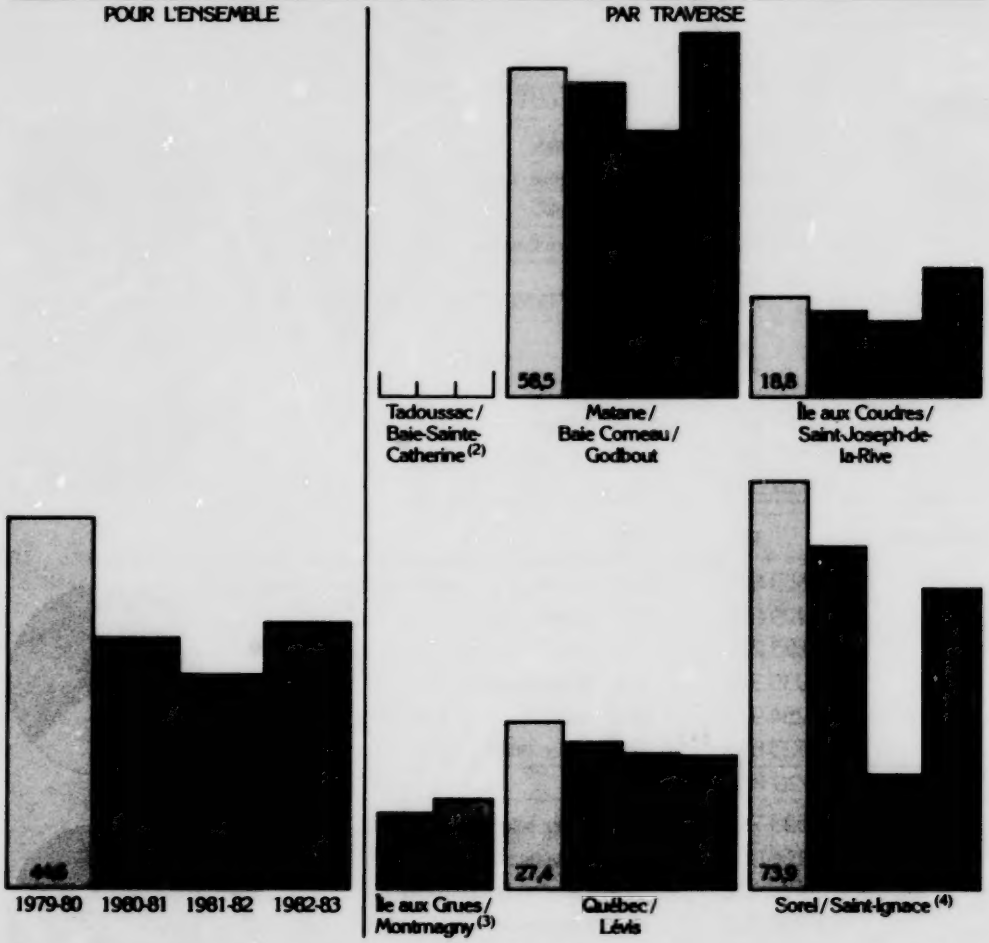
Dépenses	En $	en %	
	6 553 804	30,5	Matane
	6 429 850	29,9	Québec / Lévis
	1 693 221	7,9	Sorel
	1 935 326	9,0	Île aux Coudres
	4 254 973	19,8	Tadoussac
	623 672	2,9	Île aux Grues
	21 490 846	**100**	

	11 533 793	53,7	Masse salariale
	3 167 004	14,7	Carburant
	1 472 432	6,9	Entretien et réparations
	1 288 095	6,0	Location de navires
	2 035 098	9,4	Amortissement
	1 994 424	9,3	Autres frais
	21 490 846	**100**	



(1) En vertu du contrat entre la STQ et Navigation Lavoie Inc., les revenus provenant du service de traverse entre l'île aux Grues et Montmagny (58 797 $ en 1982-83) sont appliqués contre les dépenses qui s'y rapportent.

Tableau V – Pourcentage d'autofinancement (1)



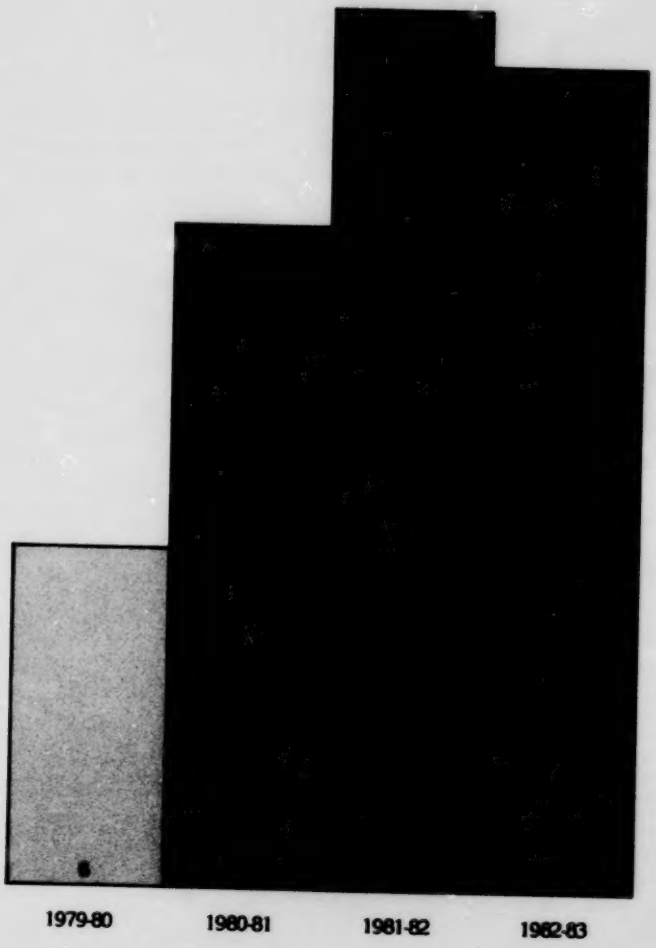
(1) L'autofinancement représente le rapport entre les revenus et les dépenses.

(2) La gratuité étant totale à cette traverse qui est exploitée par la S.T.Q. depuis le 13 juillet 1980, l'autofinancement est nul.

(3) Cette traverse a été prise en charge par la STQ en 1981.

(4) Grève de 6 mois en 1981-1982.

Tableau VI – Subventions versées à la STQ par le gouvernement (en millions de $)



Rapport du vérificateur général

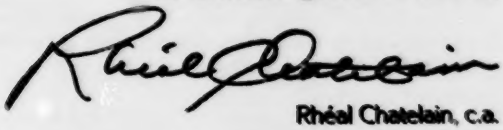
États financiers
de l'exercice terminé
le 31 mars 1983

Rapport du vérificateur

J'ai vérifié le bilan de la Société des traversiers du Québec au 31 mars 1983 ainsi que l'état des revenus et dépenses et de l'excédent et l'état de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que j'ai jugés nécessaires dans les circonstances.

À mon avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Société au 31 mars 1983 ainsi que les résultats de ses opérations et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Le vérificateur général du Québec,



Rhéal Chatelain, c.a.

Québec, le 10 juin 1983

Revenus et dépenses et excédent de l'exercice terminé le 31 mars 1983

	1983 $	1982 $
Dépenses		
Frais d'exploitation	17 110 142	17 443 185
Frais généraux et d'administration	2 625 231	2 452 222
Amortissement des immobilisations	1 655 896	1 945 769
Amortissement des frais reportés (note 5)	430 665	39 151
	21 821 934	**21 880 327**
Revenus		
Transport des véhicules	3 995 115	2 954 144
Transport des piétons	2 441 393	1 787 120
Autres (note 7)	565 017	234 805
	7 001 525	**4 976 069**
Excédent des dépenses sur les revenus avant participation du gouvernement du Québec et poste extraordinaire	**14 820 409**	**16 904 258**
Participation du gouvernement du Québec (note 8)	15 596 530	17 037 591
Excédent des revenus et participation du gouvernement du Québec sur les dépenses avant poste extraordinaire	**776 121**	**133 333**
Perte sur disposition de navires	673 540	–
Excédent des revenus et participation du gouvernement du Québec sur les dépenses	**102 581**	**133 333**
Excédent au début	**465 840**	**332 507**
Excédent à la fin	**568 421**	**465 840**

Évolution de la situation financière de l'exercice terminé le 31 mars 1983

	1983 $	1982 $
PROVENANCE DES FONDS		
Excédent des revenus et participation du Québec sur les dépenses avant poste extraordinaire	776 121	133 333
Éléments n'affectant pas les fonds		
Amortissement des immobilisations	1 655 896	1 945 769
Amortissement des frais reportés	430 665	39 151
Perte sur dispositions d'immobilisations	3 852	–
Virement de crédit reporté	(1 539 882)	(1 667 031)
Fonds provenant des opérations	1 326 652	451 222
Produit de dispositions d'immobilisations	160 390	–
Participation gouvernementale – immobilisations acquises par donation (contrepartie)	–	2 622 714
	1 487 042	**3 073 936**
UTILISATION DES FONDS		
Remboursement de la dette à long terme	1 400 000	–
Acquisitions d'immobilisations	28 292	35 386
Immobilisations acquises par donation du gouvernement du Québec (contrepartie)	–	2 622 714
	1 428 292	**2 658 100**
Augmentation du fonds de roulement	**58 750**	**415 836**
Fonds de roulement au début	**1 240 741**	**824 905**
Fonds de roulement à la fin	**1 299 491**	**1 240 741**

Bilan au 31 mars 1983

ACTIF

	1983 $	1982 $
À COURT TERME		
Encaisse et dépôts à terme	1 493 268	2 580 579
Débiteurs et intérêts courus	298 487	103 237
Subventions à recevoir – gouvernement du Québec (note 8)	1 022 579	120 560
	2 814 334	**2 804 376**
PLACEMENT (note 3)	55 000	55 000
IMMOBILISATIONS (note 4)	11 334 846	13 800 232
FRAIS REPORTÉS (note 5)	–	430 665
	14 204 180	**17 090 273**

Pour le conseil d'administration

(Jacques Clermont), administrateur

(Jean-Yves Gagnon), administrateur

PASSIF

	1983 $	1982 $
À COURT TERME		
Comptes-fournisseurs et frais courus	1 514 842	1 563 634
Dette à long terme	–	1 400 000
Crédit reporté (note 6)	10 620 917	12 160 799
	12 135 759	**15 124 433**
AVOIR DE L'ACTIONNAIRE		
Capital-actions		
Autorisé: 100 000 actions d'une valeur nominale de 100 $ chacune Émis et payé: 15 000 actions	1 500 000	1 500 000
Excédent	568 421	465 840
	2 068 421	**1 965 840**
	14 204 180	**17 090 273**

ÉVENTUALITÉ (note 11)

Notes complémentaires

1. Constitution et objet

La Société des traversiers du Québec est une compagnie à fonds social constituée par loi spéciale dont les actions font partie du domaine public du Québec et sont réservées au ministre des Finances. La Société a pour objet notamment de fournir des services de transport par traversiers entre les rives des fleuves, rivières et lacs situés dans le Québec.

2. Conventions comptables

Les états financiers de la Société ont été préparés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus, dans les limites raisonnables de l'importance relative et dans le cadre des conventions comptables qui se résument comme suit:

Immobilisations

Une valeur basée sur le coût d'origine ou sur la valeur foncière municipale ou déterminée à la suite d'une évaluation technique a été attribuée aux immobilisations acquises par donation. Les autres immobilisations sont inscrites au coût. L'amortissement est calculé selon la méthode du taux constant sur le solde dégressif (quais 5%, bâtiments 10%, navires 15%, ameublement et équipement 20%, roulant 30%).

Crédit reporté – Participation gouvernementale à l'acquisition d'immobilisations

La contrepartie de la valeur attribuée aux biens acquis par donation ou à l'aide de subventions spécifiques est inscrite au compte crédit reporté et virée à l'état des revenus et dépenses au fur et à mesure que les immobilisations en cause sont amorties.

Recouvrement des assureurs

Le recouvrement des assureurs résultant d'accidents imputables aux navires de la Société est comptabilisé lors de l'encaissement.

3. Placement

Ce placement a été cédé à titre gratuit par le gouvernement du Québec à la Société et représente le coût d'origine de 55 000 actions ordinaires classe « A » des 767 500 actions émises par la Compagnie de gestion de Matane Inc.

4. Immobilisations

	1983				1982
	Immobilisations				
	Acquises par donation	Autres	Amortissement accumulé	Net	Net
	$	$	$	$	$
Terrains	64 794	18 145	–	82 939	82 939
Quais	3 771 913	73 429	1 473 004	2 372 338	2 497 198
Bâtiments	905 427	205 984	412 157	699 254	776 947
Navires	22 394 785	823 149	15 158 908	8 059 026	10 314 747
Ameublement et équipement	24 916	272 441	180 761	116 596	121 696
Roulant	–	24 586	19 893	4 693	6 705
	27 161 835	**1 417 734**	**17 244 723**	**11 334 846**	**13 800 232**

Installations portuaires – Les gares et quais de Matane et Godbout appartenant au gouvernement du Québec sont mis gratuitement à la disposition de la Société.

5. Frais reportés

Ce poste représentait les frais encourus pour l'acquisition et la modification des quais de la traverse Québec / Lévis, antérieurement à la construction de quais permanents. Ils étaient amortis par montants annuels égaux de 39 151 $ sur une période de vingt ans échéant en 1993.

Le solde de ces frais reportés de 430 665 $ au 31 mars 1982 a été viré aux opérations de l'exercice. Ce virement a eu pour effet pour l'exercice 1983 d'augmenter les dépenses de 391 514 $ et de diminuer l'excédent annuel d'autant.

6. Crédit reporté

Participation gouvernementale à l'acquisition d'immobilisations:

	1983 $	1982 $
Solde au début de l'exercice	12 160 799	11 205 116
Participation de l'exercice	–	2 622 714
	12 160 799	**13 827 830**
Virement à l'état des revenus et dépenses équivalent aux montants suivants:		
Amortissement des immobilisations	1 539 882	1 667 031
Solde à la fin de l'exercice	**10 620 917**	**12 160 799**
Ce solde se rapporte aux immobilisations suivantes:		
Terrains	64 794	64 794
Quais	2 312 529	2 434 241
Bâtiments	568 463	631 625
Navires	7 667 368	9 020 433
Ameublement et équipement	7 763	9 706
	10 620 917	**12 160 799**

7. Autres revenus

	1983 $	1982 $
Intérêts sur dépôts bancaires	278 440	278 222
Intérêts sur emprunts à long terme	(123 485)	(261 099)
Revenus financiers nets	154 955	17 123
Stationnement et divers	67 442	29 114
Machines distributrices	58 396	48 658
Recouvrements des assureurs pour réclamations d'accidents imputables aux navires	288 076	139 910
Perte sur dispositions d'immobilisations	(3 852)	–
	565 017	**234 805**

8. Participation du gouvernement du Québec

	1983 $	1982 $
Subventions d'opération :		
Encaissées	11 634 069	15 250 000
À recevoir	1 022 579	120 560
	12 656 648	**15 370 560**
Virement de crédit reporté (note 6)	1 539 882	1 667 031
Subvention pour le remboursement de la dette à long terme	1 400 000	–
	15 596 530	**17 037 591**

9. Contrat de location – exploitation à long terme

La Société a signé des baux relatifs à la location de deux navires comportant les modalités suivantes :

1 – a. La période minimum du bail est de quinze ans et se termine le 10 avril 1995. Cette période sera prolongée de cinq ans si la Société décide de ne pas exercer l'option d'achat prévue;

– b. Le loyer de base est de trente versements semestriels de 329 092 $ plus ou moins un ajustement selon que la moyenne arithmétique des taux préférentiels de base de trois banques données est supérieure ou inférieure à 15,75%;

– c. La Société peut exercer une option d'achat de ce navire le 10 avril 1995 au prix de 850 680 $ ou le 10 avril 2000 au prix de 400 320 $ s'il y a prolongation du bail.

2 – a. La période minimum du bail est de dix ans et se termine le 9 juillet 1990. Cette période peut être prolongée de six ans si la Société décide d'exercer l'option prévue à cette effet;

– b. Le loyer semestriel a été fixé à 313 638 $;

– c. La Société peut exercer une option d'achat de ce navire le 10 juillet 1990 au prix de 2 998 800 $ ou le 10 juillet 1995 au prix de 849 660 $ s'il y a prolongation du bail.

Le total des paiements minimum futurs exigibles en vertu des contrats de location est estimé à 12 200 000 $. Les loyers de ces deux navires imputés aux dépenses de l'exercice totalisent 1 288 095 $.

10. Congés de maladie

Les congés de maladie accumulés au 31 mars 1983 par les employés sont estimés à 539 000 $ (31 mars 1982: 149 000 $). Ces frais courus ne sont pas inscrits au passif.

11. Éventualité

La Société conteste des comptes de taxes foncières pour les années 1976 à 1979 inclusivement totalisant 220 230 $ au 31 mars 1983. La Société, entreprise possédée entièrement par le gouvernement du Québec, est d'opinion que ces comptes ne sont pas justifiés pour cette période.

Le mot juste. . .

Bac	Embarcation dont on se sert pour traverser un bras d'eau étroit. [1]
Bateau passeur	N'apparaît pas au dictionnaire.
Ferry-boat	Mot anglais passé dans le langage courant. Il désigne un navire aménagé pour le transport des trains et qui assure la liaison entre les différentes parties d'un système de chemin de fer interrompu par des rivières ou des bras de mer. On peut distinguer les ferry-boats destinés à naviguer dans des eaux abritées. . . . et ceux assurant un trafic maritime. Ils ont des formes de carène marines et des superstructures les défendant contre la mer. Ils embarquent aussi des automobiles (tourisme, camions, cars) et comportent des aménagements pour passagers. [1] [2]
Traversier	Navire spécialement conçu pour effectuer la traversée de passagers, de véhicules ou de wagons d'une rive à l'autre d'un fleuve, d'une rivière, d'un lac ou d'un bras de mer. [3]

---

(1) Dictionnaire GRUSS de marine (Éditions Maritimes & d'Outre-Mer, 1978)

(2) Mot inscrit au Dictionnaire des anglicismes (les usuels du Robert, 1980)

(3) Avis de normalisation (Office de la langue française) publié dans la Gazette officielle du Québec, le 10 mai 1980.

POOR

QUALITY

ORIGINAL